平成 20 年広審第 33 号

貨物船聖麗丸乗揚事件

言 渡 年 月 日　平成 20 年 9 月 18 日
審　　判　　庁　広島地方海難審判庁（濱田真人，平野研一，酒井郁夫）
理　　事　　官　平野浩三
受　　審　　人　A
　職　　名　聖麗丸船長
　海 技 免 許　五級海技士（航海）（旧就業範囲）
損　　害　プロペラ翼に欠損，ビルジキールに曲損及び船底に凹損，擦過傷
原　　因　居眠り運航の防止措置不十分

主　　文

本件乗揚は，居眠り運航の防止措置が十分でなかったことによって発生したものである。

受審人Ａを戒告する。

理　　由

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成 19 年 9 月 23 日 20 時 16 分

播磨灘北西部犬島南岸

（北緯 34 度 33.6 分　東経 134 度 06.2 分）

2　船舶の要目等

(1)　要　目

船 種 船 名	貨物船聖麗丸
総 ト ン 数	446 トン
登 録 長	63.79 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関
出 力	735 キロワット

(2)　設備及び性能等

聖麗丸は，平成 7 年 3 月に進水した，航行区域を限定沿海区域とする 2 層甲板船尾船橋型のスクラップや砕石の輸送に従事する鋼製砂利運搬兼貨物船で，船橋甲板室前面が船首端から約 50 メートル後方に位置し，同室前方の上甲板下に貨物倉 1 個が，同倉下方にバラストタンクが，同倉前方の上甲板上に全旋回式ジブクレーンがそれぞれ配置されていた。

3 層の船橋甲板室の最上層に設けられた操舵室には，前部にコンソールが設置され，その中央部にジャイロコンパス及び操舵装置が，右舷部に主機遠隔操縦装置，左舷部にレーダー2 台などがそれぞれ組み込まれていたほか，設定時間内にリセットボタンを押さなければ警報音を発する見張警告装置（以下「居眠り防止装置」という。）が設備されていた。

また，操舵室のフロントガラス窓枠下部に沿って幅約 25 センチメートルの台（以下「前面卓」という。）が後方に張り出し，コンソールと前面卓の間に立った操船者が，同卓に設置したＧＰＳの画面を監視しながら見張りを行えるようになっていた。

海上試運転成績によれば，旋回試験による最大旋回径は，左右いずれも約 150 メートルで，

後進試験による船体停止時間が約1分35秒であった。

3　事実の経過

聖麗丸は，A受審人ほか3人が乗り組み，空倉のまま，海水バラスト250トンを張り，船首1.50メートル船尾2.95メートルの喫水をもって，砕石を積載する目的で，平成19年9月23日16時45分広島県福山港を発し，下津井瀬戸，岡山県日比港沖合及び直島水道を経由する予定で，兵庫県相生港に向かった。

A受審人は，船橋当直を，07時から11時までを自身が，11時から15時までを二等航海士が，15時から19時までを一等航海士が，それぞれ単独で入直する3直の輪番制とし，狭水道通航時などには昇橋して自ら操船指揮をとることとしていた。

19時00分A受審人は，日比港沖合で一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き，ウイングのドアを閉め空調設備を止めた操舵室内で，レーダー1台を作動させたほか，居眠り防止装置カタログ（以下「取扱説明書」という。）に記載の推奨設定時間20分のところを30分として居眠り防止装置を運用させ，主に自動操舵とし，他船を避ける場合や狭水道で転針する際に適宜手動操舵に切り換えながら操船と見張りに当たり，直島水道を北東進した。

ところで，A受審人は，発航当日の16時から倉内掃除，引き続き出港操船及び船橋当直に当たり，18時ころ焼酎の湯割り1杯を飲んで自室で休息し，19時に再び昇橋したもので，1時間の休息を挟んで6時間の就労となるものの，2泊3日に亘る福山港停泊中に十分な休息と睡眠がとれていたことから，睡眠不足でも疲労が蓄積した状態でもなかった。

19時47分半少し前A受審人は，大蛭島灯台から120度（真方位，以下同じ。）500メートルの地点で，針路を犬島南端から1,000メートルばかり沖合に向けた060度に定め，機関を全速力前進にかけ，10.7ノットの対地速力で，自動操舵により進行した。

針路を定めたとき，A受審人は，居眠り防止装置のリセットボタンを押して30分以内に同ボタンを押さないと警報音を発する状態とし，狭水道の通過を終えて前路に他船の灯火が見当たらなかったことから，前面卓に腰掛けフロントガラスに背中をもたせ掛けた姿勢となって船橋当直を続けた。

20時ころA受審人は，前路に他船の灯火が見当たらなかったことから気が緩んだものか眠気を催すようになったが，立ち上がって手動操舵に当たったり，ウイングに出て外気に当たるなどの居眠り運航の防止措置をとることなく，前面卓に腰掛けフロントガラスに背中をもたせ掛けたまま船橋当直を続けているうち，いつしか居眠りに陥った。

こうして，聖麗丸は，A受審人が居眠りに陥って風潮流の影響を受けて左方に6度圧流され，犬島に著しく接近する進路のまま続航し，20時16分米埼灯台から109度3.0海里の地点の犬島南岸に原針路，原速力のまま乗り揚げた。

当時，天候は晴で風力4の東南東風が吹き，潮候は上げ潮の末期であった。

A受審人は，機関の異音で目覚めて乗揚を知り，海水バラストを排出するなどして自力で離礁し，その後曳船の援助を得て修繕地に向かった。

乗揚の結果，聖麗丸は，プロペラ翼に欠損，ビルジキールに曲損及び船底に凹損，擦過傷などを生じたが，のち修理された。

（本件発生に至る事由）

(1)　推奨設定時間20分のところを30分として居眠り防止装置を運用させたこと

(2)　入直1時間前に焼酎の湯割り1杯を飲んだこと

(3)　眠気を催すようになったが，居眠り運航の防止措置をとらなかったこと

（原因の考察）

本件は，夜間，聖麗丸が相生港に向け播磨灘北西部を北東進中，単独で船橋当直に就いていた当直者が居眠りに陥り，圧流されて犬島に著しく接近する進路のまま進行したことによるものである。

したがって，A受審人が眠気を催すようになった際，前面卓から立ち上がって手動操舵に当たったり，ウイングに出て外気に当たるなどの居眠り運航の防止措置を十分にとらなかったことは，本件発生の原因となる。

A受審人の居眠りに陥るまでの狭水道の航過状況から，船橋当直を行うことが可能な心身の状態にあったと認められ，アルコールの影響により，正常な操船に支障をきたすおそれのある状態にあったとまでは言えず，同人が，入直1時間前に焼酎の湯割り1杯を飲んだことは，本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら，飲酒によって正常な操船に支障をきたすおそれがあることを十分認識すべきであり，今後，海難防止の観点から，入直前の飲酒については，厳に慎むべきである。

居眠り防止装置の設定時間を取扱説明書記載の推奨のとおり20分としていれば，警報音でA受審人が目覚めて，圧流されていることに気付くことができたと期待できるが，同人が眠気を催すようになった際，同装置に頼るまでもなく前示の居眠り運航の防止措置をとることができたことに鑑みれば，本件発生の原因とするまでもない。

しかしながら，眠気を催さないまま居眠りに陥った場合や当直者が急病となった場合に居眠り防止装置が船橋当直維持の一助となることもあると認められることから，今後，海難防止の観点から，状況に応じて適切な設定時間で使用されることが望まれる。

（海難の原因）

本件乗揚は，夜間，播磨灘北西部を北東進中，居眠り運航の防止措置が不十分で，犬島に著しく接近する進路のまま進行したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

A受審人は，夜間，単独の船橋当直に就いて，相生港に向け播磨灘北西部を北東進中，眠気を催した場合，居眠り運航とならないよう前面卓から立ち上がって手動操舵に当たったり，ウイングに出て外気に当たるなどの居眠り運航の防止措置をとるべき注意義務があった。しかるに，同人は，居眠り運航の防止措置をとらなかった職務上の過失により，いつしか居眠りに陥り，圧流されて犬島に著しく接近する進路のまま進行していることに気付かず，同島南岸に乗り揚げる事態を招き，聖麗丸のプロペラ翼に欠損，ビルジキールに曲損及び船底に凹損，擦過傷などを生じさせるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては，海難審判法第4条第2項の規定により，同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。